

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

466

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Overleg over Eurostar vastgelopen, grote kans dat trein naar Londen stilvalt»* (ingezonden 3 november 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 november 2023)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Overleg over Eurostar vastgelopen, grote kans dat trein naar Londen stilvalt»¹ & «Eurostar toch op het spoor naar Londen?»²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er (nog) geen oplossing is gevonden om de Eurostar tussen Amsterdam en Londen ook tijdens de verbouwing van station Amsterdam Centraal door te kunnen laten rijden?

Antwoord 2

Laat ik vooropstellen dat de Eurostar wel kan blijven aankomen op Amsterdam Centraal. Ook kan de trein vertrekken zonder dat de reizigers een paspoort- en bagagecontroles gehad hebben, waarbij reizigers in Brussel door de controles moeten. Deze zoektocht richt zich op een oplossing om beveiligd vertrek vanaf Amsterdam van de Eurostar te faciliteren. Hiervoor is ruimte nodig voor paspoort- en bagagecontroles en voor de passagiers om te wachten. Die ruimte faciliteren in de maanden dat de grootschalige verbouwingen op Amsterdam Centraal intensiveren is complex. Bijgevoegde onderzoeksrapportage schetst oplossingsrichtingen om dit beveiligd vertrek zoveel als mogelijk te faciliteren tijdens die periode.

¹ Het Financieele Dagblad, 31 oktober 2023, Overleg over Eurostar vastgelopen, grote kans dat trein naar Londen stilvalt (fd.nl).

² De Telegraaf, 31 oktober 2023, Eurostar toch op het spoor naar Londen? | Binnenland | Telegraaf.nl.

Vraag 3

Wat is de reden dat er (nog) geen oplossing gevonden is die ervoor kan zorgen dat de Eurostar door kan blijven rijden?

Antwoord 3

Voor de grootste periode waarin de Eurostar niet kon vertrekken is een oplossing gevonden. De huidige terminal wordt zo lang als mogelijk opengehouden en er wordt zo snel mogelijk overgegaan naar de Amstelpassage. De exacte data dat er niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal zijn nog niet bekend, maar zullen naar verwachting liggen tussen juni 2024 en december 2024. Daarmee is de periode waarin er niet beveiligd vertrokken kan worden verkleind van jaren naar circa zes maanden.

Vraag 4

Welke opties liggen er concreet op tafel en welke partij belemmert welke optie?

Antwoord 4

RHDHV en SMA/Railtime hebben de afgelopen tijd aanvullend onderzoek gedaan naar de oplossingsrichtingen om de periode dat de Eurostar niet beveiligd kan vertrekken vanaf Amsterdam Centraal verder te dichtten. Zij identificeren drie oplossingsrichtingen. Alle drie de oplossingsrichtingen kennen kansen en bedreigingen.

Het gaat om het versnellen van de bouw van de nieuwe volwaardige terminal in de Amstelpassage, het bouwen van een tijdelijke kleinere terminal binnenin een nieuwe volwaardige vertrekterminal in de Amstelpassage en het blijven gebruiken van de huidige terminal. In de Kamerbrief en de onderzoeksrapportage zijn deze oplossingsrichtingen nader toegelicht.

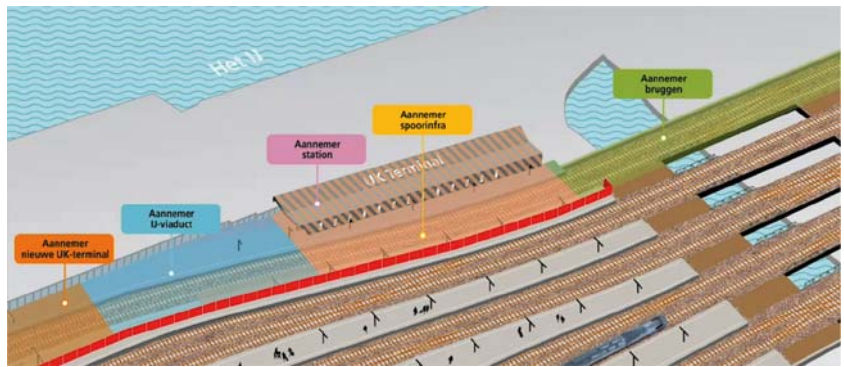
Partijen hebben de afgelopen maanden uitgebreid met elkaar besproken wat de beste oplossing voor de treinreizigers is. Alle drie de oplossingen brengen risico's met zich mee en er is gezocht naar een oplossing die voor alle partijen acceptabel is en voor geen enkele partij onacceptabel. Er is geen partij die een oplossingsrichting belemmert, maar er zijn wel overwegingen en risico's (voor de aannemers en voor veel reizigers die Amsterdam Centraal dagelijks gebruiken) waardoor een oplossingsrichting voor een partij minder aantrekkelijk is. Dit staat ook in de brief en rapportage nader toegelicht.

Vraag 5

Wat is de precieze reden dat de huidige Eurostar-terminal niet open gehouden kan worden totdat er op Amsterdam Centraal een nieuwe terminal beschikbaar is? Kunt u bij de beantwoording van deze vraag nauwkeurig alle veronderstelde financiële en/of logistieke onmogelijkheden toelichten?

Antwoord 5

Vanaf juli 2024 starten ingrijpende werkzaamheden aan station Amsterdam Centraal. Deze werkzaamheden concentreren zich in de eerste maanden aan de noordzijde van het station. De sporen 14 en 15 en de bijbehorende perrons worden daarbij geheel vernieuwd, de bruggen worden vervangen en het IJ-viaduct wordt gerenoveerd. De UKterminal zit midden in dit gebied. De constatering dat het erg lastig zou zijn om de terminal open te houden tijdens de verbouwing is ook in eerdere rapportages al aan de Kamer gemeld.



Zoals aangegeven kan de trein wel vertrekken vanaf spoor 13, maar is een beveiligde route door het bouwterrein niet gevonden zonder risico's voor de verbouwwerkzaamheden. Zie voor nadere toelichting op de risico's vraag 6 en de rapportage.

Vraag 6

Zijn er financiële en/of logistieke oplossingen – die wellicht niet de voorkeur van ProRail en/of van het ministerie genieten – om de huidige terminal (gedeeltelijk) open te houden tot de nieuwe gereed is? Zo ja, welke mogelijkheden zijn dit? Zo nee, waar blijkt uit dat deze mogelijkheden er niet zijn?

Antwoord 6

In de onderzoeksrapportage is onderzocht onder welke condities de huidige terminal open kan blijven. In de rapportage wordt genoemd dat het tot in augustus 2024 onzeker zal blijven of het openhouden van de terminal daadwerkelijk extra beschikbaarheid gaat opleveren. In augustus 2024 wordt het IJ-viaduct opengemaakt en blijkt in welke staat het verkeer. Het project IJ-viaduct heeft een hoog risicoprofiel en is complex door de raakvlakken met de andere projecten, het werken in een station in bedrijf en de onzekerheden met betrekking tot de werkelijke staat van het viaduct. Het bureau adviseert om geen nieuwe raakvlakken/projecten in dit gebied te introduceren. Tot augustus wachten vind ik geen optie, omdat het geen duidelijkheid geeft aan de reiziger. Het is daarnaast ook de vraag of de benodigde voorbereidingen, maatregelen en potentiële gevolgrisico's in verhouding staan tot het extra openhouden van de terminal met slechts 2 tot 3 maanden. Qua gevolgrisico's gaat het dan met name om het risico dat dagelijks 80.000 binnenlandse reizigers getroffen worden, waardoor zij bijvoorbeeld vanuit Amersfoort Centraal en Almere Centrum niet meer naar Amsterdam Centraal kunnen reizen. Dit risico vind ik te groot in verhouding tot het ongemak van de dagelijks circa duizend internationale reizigers die met een overstap in Brussel hun bestemming kunnen bereiken. Bovendien heeft het optreden van het risico ook een groot effect op de internationale treinen vanuit Amsterdam naar Berlijn, Brussel en Parijs. Daarnaast bestaat er een aanzienlijk risico op vertraging en hogere kosten voor de grootschalige projecten (oplopend tot 300 miljoen euro). Deze vertraging kan ook weer gevolgen hebben voor de treindienst, aangezien een aantal bruggen aan de oostzijde van het station einde levensduur heeft.

Vraag 7

Herinnert u zich de aangenomen motie De Hoop c.s. waarin het kabinet wordt verzocht om alles in het werk te stellen om bij te dragen aan een oplossing?³ Wat gaat u de komende weken concreet doen om deze motie uit te voeren? En welke betrokkenheid heeft u hier als Staatssecretaris zelf bij?

Antwoord 7

Ja, deze motie ken ik. Mijn ministerie heeft de afgelopen jaren samen met de betrokken partijen alles op alles gezet om een oplossing te vinden zodat het beveiligd vertrek van de Eurostar blijvend gefaciliteerd kan worden vanaf Amsterdam Centraal. Het ministerie heeft daarbij de regie genomen in het

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1166.

samenbrengen van de betrokken partijen en bij de uitgevoerde onderzoeken. Ik heb middelen gereserveerd voor het vinden van een oplossing. Deels wordt dit geld gebruikt om nu de terminal in de Amstelpassage te bouwen. Ik zie de directe treinverbinding tussen Amsterdam en Londen als een waardevolle verbinding die een volwaardig alternatief is voor het vliegtuig. Ik blijf mij dan ook samen met NS, ProRail en Eurostar inzetten voor deze verbinding. Zo heb ik NS en ProRail aangeboden om te helpen de nieuwe vertrekterminal in de Amstelpassage nog eerder te openen.

Vraag 8

Deelt u de mening dat het een blamage zou zijn als er door werkzaamheden op één van de stations langs de route tussen Amsterdam en Londen werkzaamheden zijn de gehele trein maandenlang niet kan rijden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zoals gezegd kan de Eurostar blijven vertrekken en aankomen in Amsterdam, echter is er geen ruimte om het beveiligde vertrekproces te faciliteren. Reizigers kunnen blijven reizen tussen Amsterdam Centraal en Londen met een overstap in Brussel. Ik vind het erg vervelend dat reizigers nu tijdelijk over moeten stappen, maar in december 2024 is er een nieuwe en veel grotere terminal beschikbaar voor de reizigers naar Londen.

Vraag 9

Wat zijn de concrete gevolgen voor de toekomst van de verbinding Amsterdam-Londen als de verbinding maanden stil komt te liggen? Kunt u bij de beantwoording van deze vraag specifiek ingaan op de gevolgen voor reizigers en voor de vervoerder(s)?

Antwoord 9

Zie antwoord op vraag 8. Gedurende een periode van circa zes maanden kunnen reizigers vanaf Amsterdam naar Londen reizen met een overstap in Brussel. Ik beseft me dat een rechtstreekse reis voor de reiziger aangenamer is dan met een overstap, maar zo blijft er voor de reiziger in ieder geval een reismogelijkheid in stand. De komende periode zullen NS, ProRail, Eurostar en IenW zich gezamenlijk inspannen om de overstap in Brussel te optimaliseren waarmee reizen van Nederland naar Londen op een prettige manier mogelijk blijft.

Vraag 10

Kunt u deze vragen één voor één en binnen een week beantwoorden?

Antwoord 10

Ik heb de vragen één voor één beantwoord. Omdat ik deze antwoorden samen met de eindrapportage wil delen, is beantwoording binnen een week niet gelukt.